

## 「対話と実行」座談会 グループ・団体との座談会 第7回「NPO高知市民会議交通まちづくり部会」(H22.1.9)の概要

### (1) 開会(司会)

ただ今から、NPO高知市民会議交通まちづくり部会の皆様方と知事との「対話と実行」座談会を開催します。

### (2) 知事のあいさつ

本日は、この「対話と実行」座談会にご参加を賜り、心より御礼申し上げます。

「対話と実行」座談会は、昨年度は県内全市町村で36回開催させていただきました。私はしばらく東京で仕事をしていて、選挙期間が1カ月位しかなかったこともあり、高知の現状について勉強したいという思いで開かせていただきました。それぞれの地域の苦しさ、大変さを勉強させていただき、それを踏まえて産業振興計画、教育・福祉の政策などに反映をさせていただきました。

今年度はよりテーマを絞った形で開催し、昨年秋には障害者団体の皆様方とお話をさせていただき、そこでの議論を参考に、今「日本一の健康長寿県づくり構想」を策定をしているところです。

皆様方は公共交通とまちづくりの観点で専門的なご検討を進めておられると伺っていますので、本日はいろいろ教えていただけるのではないかと考えています。

この座談会は高校生とも行っており、4校の皆さんとお話をさせていただきました。高知市内の学生さんたちと話をし、やはり関心が高いと思うのはまちづくりで、高知市がどうなっていくのかに大きな関心を持っていると伺いました。まちづくりへの関心が高いと思いました。もう一つ商売についても、高知県を「こうやって売り込んではどうか」とアドバイスもいただきました。

県政の取り組み状況、また、公共交通も関連したお話させていただきます。産業振興計画は、高知県の経済的な体質を抜本的に強化することを目的としていますが、経済対策とは違います。景気低迷に対する緊急の経済対策は別途講じています。例えば、いろいろな基金を使って、昨年12月までに約2,700人分の新しい職を作る対策等も実施しています。有効求人倍率は平成12年くらいを境に少し傾向が変わっています。平成12年当時は、全国も四国も高知県も有効求人倍率が0.5前後でした。平成12年から19年にかけて戦後最長くらい的好景気が続いて全国の有効求人倍率は1を超えるまで回復しましたが、高知県は景気の動向が全く変わらない状況が続いてきました。これは、高知県が全国的な景気の波に乗れない、根本的に経済的な体力が弱まっていることを意味しています。

今、世界的な不況になっています。高知県の有効求人倍率はずっと全国46位だったのが、今は27位で、これまでで一番高い順位になりました。これは、経済対策などを大規模に実施したこともあるのではないかと考えています。ただ問題は、今のままでは再び景気が回復した時に、高知県だけおいていかれてしまうことです。なぜ体力がこんなに弱ってしまったのか、私は人口減少と高齢化の進展が凄まじいマイナスのインパクトを与えていると思っています。

ます。高知県の人口は近年のピークより8%近く減少しています。人口が減り始めたのは高知県が平成2年からで、全国は17年からです。全国に先行して15年前から人口が減り始め、高齢化率は約10%ポイント高い25%台後半に至っています。結果として、商品の売上額は8%減にとどまらず、高知県の年間商品販売額はピークの平成9年と比べて約20%落ちている、デフレスパイラルで経済規模がどんどん縮減している現状です。このように、足元の経済が縮んでしまっているのだから地産地消だけでは足りません。地産外商で外からお金を稼いでくることによって、高知県の経済や暮らしを維持しなければならないと思います。高齢化の影響などで、人口よりも経済の規模の小さくなり方が大きく、結果として、一人当りのGDPは全国第46位で東京の半分、全国平均の7割しかありません。だから高知県はずっと厳しい状況が続いています。これを打破するためには、地産外商を進めていくことが重要だと思い、県外に売り込む機会を作ろうとしています。例えば、ビジネスの交渉窓口となる商談会、県産品フェアをどんどんやっとうと取り組みを進めています。8月に地産外商公社を発足させて以降、今年度は県外での商談会、高知県産品フェアを昨年度の4倍弱のペースで行っています。しかも、今年2月には全国でも最大級のスーパーの関東近隣約30店舗で、高知県産品フェアをやってくれます。1店舗の商圈人口が80万人ですので、一挙に2,000万人近くの人たちに高知県を売り込むことができます。関西の大手私鉄系グループでは1月半ばから3月下旬にかけてグループを挙げて、龍馬の故郷高知県フェアを実施してくださる予定です。その他にも大きなグループと提携して高知県の売込みを続けているところです。

地産外商を徹底していく。特にアンテナショップは関東における戦略的な拠点として使っていく。常設のディスプレイを持つことにより、高知県としていろいろなものを売り込んでいく場所として、そして商談会などを自主的に開催する場所として使う。目の前を1時間に約1,000人が通りますので、その店舗に年間100万人来ることを目指しています。そこでのデータを基に、商談を有利に進めていく戦略拠点として使おうとしています。

しかし、地産外商を進めるには、産業間の連携という乗り越えなければならない大きな壁があります。高知県は一次産業が非常に強い県で、県外とのやり取りが赤字か黒字かを示す県際収支で、一次産業は四国のうち高知県が一番大きいです。しかし、食品加工分野の県際収支は、農業産出額よりも食品加工額が大きいのが普通ですが、本県はその逆で、食品加工額と農業産出額の比率を取ると全国第46位となっており、最も食品加工をやっていない県の一つです。四国の中で高知県だけが赤字で、毎年外貨を払い続けています。これを逆回転させなければなりません。産業間の連携を強化して、生産技術や衛生技術の向上、ビジネスマッチングをしていくことも重要だと思います。これまでの取り組みにより、魚の加工品を東京で買ってくれるから、工場を作って増産を始めようという動きなども地域アクションプランの一環として進んでいる状況です。

一次産業こそ高知県にとって最も優位な産業ですが、一次産業ほど担い手が減少している分野はありません。例えば、一次産業に加工業をくっつけて加工品として売っていくことや、一次産業と観光をくっつけた滞在型・体験型の観光を実践していくことなど、今は一次産業の強みを生かして、関連産業を育てていこうとしています。このままでは、強みである一次産業が担い手の減少によって強みとは言えなくなるほど衰えてしまう可能性があります。根本的な危機意識はそこにあります。一次産業の地産外商を進め、産業間連携を進めていくこ

とが、一次産業でご飯を食べ、子どもが育てられる産業の育成に繋がると思っています。

担い手を確保する取り組みにも、直接的に働きかけていかなければなりません。農業は非常に参入障壁の高い産業だと、私は思っています。なぜなら、土地を確保しなければならない、そして高度な技術を身に付けなければならないからです。お百姓さんとは、百の技術を持った事実上スーパーマンを意味しているそうです。水、草、虫のことも分かり、天候も読める高等な技術が要ります。その技術の支援、土地の斡旋をやり始めています。これまで農業の担い手は、毎年110人くらいしか増えませんでしたので、やめる人も併せると担い手がだんだん減っていくペースでした。今年度は160人確保することができ、このペースならばなんとか並行でいけそうです。本当は増やすくらいになりたいので、この取り組みも進めていきたいと考えています。

こういう中で、私は公共交通、さらに物流がさまざまな点で極めて重要であると考えています。今まで高知県は公共交通、運輸を担当するのは課の中の係で、専属して取り扱う部署はありませんでした。しかし、高知県みたいなところこそ、こういう課題にしっかり対応しておかないと暮らしが守れない、産業の発展のきっかけを作ることができないという思いで、専属の部長を配置して、高知県としての公共交通・運輸の課題を考える公共交通課や運輸政策課を作りました。

公共交通について、暮らしを守る観点からお話しさせていただくと、高知県の中山間地域は非常に新しいタイプの孤立化が進んでいます。例えば、配偶者を失くされて、かつ高齢で加齢に伴う障害を持っておられて、一人暮らしをしている方を支えていた若い人たちが周りにいなくなり、自分で買い物にも行きづらいという方々がたくさんいらっしゃいます。移動販売については、車両を購入する事業者さんを補助することにしました。公共交通手段を確立していかなくは、中山間地域の暮らしを守ることができません。実は、一昨年最大の課題は水道でした。中山間に水道がない地域があり、簡易水道を作りました。今度は、人々の暮らしを守る移動手段、買い物の手段となるシステムをどう組み上げていくかが大きな課題だと思っています。

産業の関係では、決定的な強みと弱みがあると思います。強みは、食を総合的に作り出すことが全国的にもトップクラスであること。旅行会社が観光客に行った「地元ならではのおいしい食べ物が多かった県は」というアンケート調査では、2007年は高知県が全国第1位、2008年は1位が香川県で2位が高知県、2009年は1位が沖縄県で2位が高知県です。結局、良い素材があって、おいしく食べる場所がある総合力の勝利。これは観光などにどれだけ有利か分かりません。それから歴史も文化も全国に誇るべきものがあります。他方、地産外商からいけば、物流コストが高止まりせざるを得ない点、ものの量があまり揃わない点は決定的な弱点で、常に産業政策の中で徹底して考えていかなければならない課題です。高知県がそれを克服するには、私は高付加価値戦略が必要だと思っています。単価が高いから量は少なくても所得を稼げる、高い物流コストを吸収することができる。産業間の連携によって、工程を増やしていくことで高付加価値化を図り、高くても売れるものができるようにしなければなりません。

ただもう一つ、物流コストと多頻度輸送の課題の克服も大きな仕事になっています。私が財務省にいた5年くらい前に、国土交通省の予算担当をしていたことがあります。当時盛ん

に言っていたのは、モーダルシフトという言葉です。これは環境対策もありますが、物流コストを抑える点において非常に重要です。しかし、高知県には昔フェリーがありましたが、今はありません。高知県にはモーダルシフトする先がないのです。昨年原油高でいかにこれが深刻かを思い知らされました。共同輸配送の仕組みなどを意図的に作り出す工夫が、今後は求められてくると思っています。

高知県の観光の最大の弱点は、二次交通手段が著しく脆弱なことです。例えば、高松の屋島には全て公共交通機関で行くことができます。琴電に乗ってふもとまで行くと、屋島の上までは1時間おきにバスが出ています。この前、家族で行きましたが、バスは1時間後にしか来ませんから1時間必ず上にいます。だんだん子どもも「アイスを買って欲しい」、「ジュースが飲みたい」と言い出して、しっかりお金を落として帰ってくる、合理的なシステムだと思いました。高知県内のいろいろな観光地でも、公共交通・二次交通をしっかり組み上げていくことは重要だと考えています。今回、大河ドラマ「龍馬伝」の機会を生かしきる観点からも複数の手段を組み合わせ、観光ガイドタクシーや周遊バスを充実させようとしています。昨日、試し運転しましたが、観光バスで関連の地を回る手段もあります。

そしてもう一つは、こういう公共交通・二次交通があることをしっかりPRしていく。今までは、観光パンフレットに必ずしも載っていなかったもので、二次交通の一連の手段も詳しく載せる。今の時代は、ネットでどうなっているかも気をつけないと駄目だと思っています。

高知県の場合は、克服しないといけない運輸・交通システムの課題がたくさんあります。これは人々の日々の暮らしに関わってくる課題だと考えています。本日は、国際的な視点からもご検討しておられます皆様方からいろいろとご教授も賜り、今後の運輸政策の参考にさせていただきたいと考えていますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

**このあと、メンバーの自己紹介がありました。**

### **(3) 交通まちづくり部会からの説明**

#### **●NPO高知市民会議と交通まちづくり部会**

平成10年、高知市が設置を進めていた市民活動サポートセンターは、様々な分野で活動している人々を組織化し、その運営を担っていく方向で進められていました。その年の9月末に起きた高知豪雨でこのネットワークが被災者の生活復旧に生かされ、被災者とボランティアを繋ぐ大きな役割を果たしました。このような経験から、より豊かな地域社会を目指すにはボランティアや市民活動を支援していくことが必要との思いを強くし、翌11年に特定非営利活動法人NPO高知市民会議が設立されました。そして4月には、高知市が設置した高知市市民活動サポートセンターの運営を担うようになり、平成18年度より指定管理者の指定を受けました。高知市市民活動サポートセンターは高知市が設置する施設で、市民活動に関する情報収集・資料提供・相談・アドバイス、広報・啓発活動の他、会議室や機器の利用提供などを行っています。人材育成、調査・研究、ファンドの企画・運営、市民団体の連携・交流に関する支援等も実施し、年間を通して様々な事業を展開しており、多くの市民が参加しています。昨年9月末に実施した「土佐っ子タウン」では、高校生・大学生を含めてスタッフが160名、参加した子供が約300名という規模になりました。また、市民をまちづくり

の主体者と考え、参加するきっかけを提供しています。「まちづくりトーク cafe」では自由に語り合う場を設け、平成 13 年の交通に関するテーマの討議を経て、市民を活動主体とした公共交通部会が平成 14 年に結成されました。以後、NPO高知市民会議の自主事業として活動することになりました。平成 20 年には交通まちづくり部会と改名し、環境・福祉・まちづくりの観点から交通を通して様々な啓発事業等を実施しており、平成 21 年には四国運輸局から表彰されました。

### ●交通まちづくり部会の取組説明（Aさん）

主に取り組んでいるのは、公共交通の利用促進につながる啓発活動、公共交通の利便性向上や交通まちづくりにつながる提言活動です。公共交通の利用促進につながる啓発活動は、交通事業者や行政ではなく、なんの利害関係もない私たちが市民の立場で市民に公共交通の利用を呼びかけることで、効果があると考えています。そして、公共交通の利便性向上や交通まちづくりにつながる提言活動としては、設立当初から行っているイベントを通して市民の意識をアンケート調査して、公共交通事業者の皆さんとも意見交換等を行わせていただいています。

私たちは公共交通を応援する交通まちづくりが、環境に優しいまちづくり、福祉のまちづくり、中心市街地の活性化につながると考えています。

国の 2007 年 1 人当たり年間CO<sub>2</sub>排出量のうち 27.2%がガソリン由来となっています。東北のある自治体の調査によると、中山間地域ではガソリン由来が 40%を超えています。私たちの生活を見直して、自動車から公共交通・自転車という移動手段に変えることにより、排出ガスの削減と省エネにつながるのではないかと考えています。例えば、自動車の利用が減ると駐車場とか広い道路幅が必要なくなり、道路の車線を一本削って植樹帯にしてまちの魅力やアメニティの向上につながられるのではないかと考えています。

中山間地域では、若い世代が都市部に出て行ったことで買い物に行けない、通院バスで病院に行けても、通院バスの存在でますます公共交通が成り立たない状況になっています。結局、自動車社会により、人の移動があらゆるものに対応できなくなっているのではないかと。

県内のある小さな集落には診療所があり、地域の人たちは皆さんそこに歩いて通っていました。ところが、無料の病院バスが町から来るようになって、歩くよりも楽で買い物もできると病院バスに乗って町へ行くようになりました。その結果、公共バスも地域の診療所も使わない、将来が危うい事例がありました。結局、人の移動の視点で福祉も大きな影響を受けると考えます。

また、高松で琴平電気鉄道がイルカカードという IC カードの運用を始めた時に、私たちは自分たちが使ってみて、利用している人にインタビューしました。その時に、「今までは値段を気にしていたのが、割引もあり、さらに小銭を用意しなくてもよく、非常に楽になった」とお年寄りが大歓迎していました。あまり外出しなかったお年寄りも外に出られるようになり、介護予防につながるのではないかと考えています。

そして、中心市街地の活性化につながると考えています。高知市のまちは、山内一豊が高知のまちを開いてから 400 年の歴史が作り上げたと思っています。そこに商業・文化・交流・学習・娯楽、その他さまざまな機能が集約されることによって、郊外からまちへ人が集まる

という一方通行の移動手段が維持されてきたと思います。人を集約して運びますので、公共交通が成り立ちやすかった。まちは常ににぎやかで、中心市街地は無理に人を呼ばなくても、人が集まっていたのではないか。

公共交通を移動手段の柱と考えた場合、結果としてまちの魅力と利便性が持続すると言いたいです。この他、交通事故の低減、観光振興、産業振興につながる。ドイツの人口 20 万人のまちでは 30 年前から公共交通中心のまちづくりを進めてきた結果、交通事故による年間死亡者数は全国平均の 6 分の 1 となっています。

私たちの活動の初動期には、「市民が市民に訴える」というテーマで公共交通の利用促進を訴えてきました。当時は、「交通事業者が当たり前のこともしていないから公共交通はそっぽを向かれるので、不便な公共交通網をよくするために訴えていかなければならない」と感じて活動をしていました。しかし、公共交通をまちづくりの中で考え始めると、公共交通を取りまく社会システムそのものに矛盾があるのではないかという疑問にぶち当たりました。私たち利用者からすると公共交通はもっと便利になってもらいたいのですが、補助金は赤字補填で、投資的な面で本当に利用者の方を向いているのかなと感じたことがあります。また、将来像を持って公共交通とまちづくりを考えていく公共交通全体を統括するような計画が必要ではないか。活動を通して、参加してくれる市民に対しても、自分たちのまちや公共交通について無関心過ぎるという意識も持っています。

交通事業者、特にバス事業者の皆さんがご意見箱を各地に設置して、意見を共有して、利用者に返しています。私たちは中立的な立場でその運営会議に出席して、利用者の立場から意見をさせていただいています。また、交通まちづくり勉強会として、行政や交通事業者とも積極的に意見交換しています。交通とまちづくりに関しては、主導してくれる主体が必要で、市民にもまちの状況と公共交通の現状を知ってもらわないといけないと感じています。

活動を通して見えてきたもの①として、高知のまちは歴史に応じたインフラとして現在の公共交通網が維持されていましたが、残念ながら機能・商業・娯楽・大学も含めて郊外へ拡散しています。せっかく時間をかけて作ってきたまちの構造を、この 10 年くらいで一気に壊そうとしているのではないか。それを支えているのは車と考えると、公共交通だけでなく人の移動目的となるものを適正配置しないといけないと考えます。

活動を通して見えてきたもの②として、公共交通に問題はないのか。公共交通の現状は、鉄道 vs 路面電車 vs 路線バスの A 社 vs 路線バスの B 社 vs 自家用車という構造になっていないか。公共交通は、家から目的地まで全てがつながっていないと公共交通網とは言えない、つながっているからこそ使えるものと考えます。ただ、今の状況では乗り換えるたびにお金を払わないといけない、路線とダイヤのそれぞれが連携しているとは見えない。お客さんを取り合うのではなく、公共交通網 vs 自家用車という構図になると利用者にも使いやすくなるのではないのでしょうか。利用者になりきれない市民もある意味で被害者となり、その結果、無関心層を生み出していると考えます。

活動を通して見えてきたもの③として、無関心層です。「車に乗れん人らあのためにバスは走っちゃらんといかん、でも、それを支えている補助金額を聞くとギョツとする」という人たちも、ある意味で無関心層かと思います。最近では、駐車場が無料だからと車に乗って郊外のショッピングセンターへ行く人が増えています。イベント時のアンケートでは、8 割の

方が路面電車やバスを普段使っていませんが、「使ってみたら意外と便利やね」という意見もあり、そこが救いになっています。無関心層は多いですが、利用促進の啓発は非常に重要と感じています。

活動を通して見えてきたもの④、まちづくりと公共交通が一緒に考えられていない事例として、高知市が行った弥右衛門土地区画整理事業があります。弥右衛門地区の区画整理のホームページを拝見しますと、テーマとして交通結節機能の向上と掲げられていました。ただ、ここは整備が完了してマンションができている最中で、大きな量販店もあり、家やビルも移ってきました。人はどんどん増えているはずですが、新たな公共交通路線はまだないと聞いています。この辺りに引っ越してきた人は公共交通がないから車で移動し、後から公共交通網が整備されたとしても公共交通にシフトするとは期待できないと考えます。せめてまちづくりと連携して、公共交通網は先手を打って整備していった方がよかったですのではないかと感じました。

公共交通を通して見えてきたもの⑤として、公共交通への助成事業の抱える矛盾。今すぐということではなく、交通事業者の体力ができたなら赤字補填よりも、利用者がどんどん使いたくなる投資的な方へ補助金をシフトしていてもいいのではないかと。赤字補填の仕組みは複数の自治体をまたがないといけません、一方で合併を推進しているので路線バスは長い距離を走らないといけないという矛盾があるのではないかと感じます。それと国の政策は、自動車交通への優遇が目立ちます。

公共交通は、やはり道路と同じインフラとして取り扱っていくべきものではないかと考えます。財源も道路と一緒に考えることによって確保できるのではないかと。例えば、将来、路面電車を引こうとしたら、後から路面電車の工事をするよりも、最初にビジョンがあって用地を確保すれば、2回掘り返すようなもったいないことにならないのではないかと考えます。私たちにはバス・路面電車・鉄道はとても営利目的の事業には見えません。町の人の移動を支えるインフラとして、これからは行政も積極的・政策的に一緒にやった方がいいのではないかと考えていたところに、県に運輸政策課ができ、すごく期待しています。

もし、車に過度に依存したままなら、高知の将来図はどうなるのだろうとメンバーで考えてみました。車中心だから、中心市街地から機能はどんどん外へ行くだろう。他の都市に比べて高知市はコンパクトに町の中へまとまっていると評価されていますが、残念ながら外へ行っている最中で、まだ行き尽くしていない状況ではないかと危惧しています。県外に行き尽くした町は残念ながら夜の飲屋街だけで、昼はほとんどシャッターを閉めているという現状になっています。そうやって欲しくないと、本当に思います。400年の歴史が作ってきた高知のまちの構造が破壊されて、町の個性を失うのではないかと考えています。あと、高知のような平地の少ないところでは、駐車場ばかりの用途とするのはもったいないと考えます。また、移動制約者と言われる方だけでなく、今は車を使っている人も将来に不安を抱えるのではないかと。中山間地域では、まさに現在そういう状況にあります。そして渋滞や駐車場不足が顕著となり、さらに多くのインフラ投資や公共投資が求められるのではないかと。でも、人口が減っていますので、完成した頃には結局要らなくなるのではないかと考えます。

公共交通網をもっと充実させて、車に過度に依存しないまちづくりをした場合も想像してみました。高知のまちの核は高知市中心部で、高知駅・はりまや橋・県庁前・高知城のあた

りと考えます。まちの中心部に人が集まると、公共交通網もそこを中心に発達し、そこで乗り換えれば他のところへも行ける。そういう便利な乗り換えもできる公共交通網が整備されます。また、自動車交通が低減されますので、環境に配慮した都市としてアピールができるのではないかと。移動制約者も一人で町へ出かけられます。実際、公共交通が整備された町では車いすのおばあさんが電車で一人で町へ出てきて、買い物をして、帰っていくのを見たことがあります。そういったことで、福祉の町としてもアピールできるのではないかと。交通事故の減少にもつながる。中山間地域の移動手段も公共交通網でサポートできるのではないかと。ただしそのためには、町全体・地域全体で公共交通網中心の整備がされないと中山間地域まで効果が波及しないと考えますが、これらが実現することにより、高知の魅力は向上するのではないのでしょうか。

公共交通網を含んだまちづくりのビジョンを作ることを提案したいです。人の移動、生活交通、生活圏を一つの単位とする公共交通を含んだ交通まちづくりビジョンが必要ではないか。ある程度ビジョンができたなら、市町村単独もしくはある一定規模の民間開発がある場合は、そのビジョンに整合させるくらいの位置付けのビジョンを作って欲しいと考えています。

そのビジョンを作るのは、生活交通に関わるすべての主体であるべきだと考えています。行政はもちろん、商店街、警察、住民として町内会の皆さん、交通事業者の皆さん、こういった方たちで作っていく。もちろん私たちNPOも、できることはとことんお手伝いしたいと考えています。ただし、これを統括するのは高知県だと思っています。高知県に音頭を取っていただき、みんなで共有できる交通のまちづくりビジョンを作りたい。これに沿って、公共交通事業者・行政・市民とまちづくりに努めていきたいと考えています。

## ～ 休憩 ～

### (4) 知事コメント及び意見交換

知事： 高知市の課題として、やはり中心市街地は活性化しないといけない。エコの観点もありますが、高齢化がどんどん進んでいく中で、やはりコンパクトシティ化は必要だと思っています。中心市街地の活性化は、特定の方々の振興というイメージでとらえられる場合がままありましたが、私はそうではなく、公共目的があると思っています。さらに、地産外商につながると思っています。観光客が高知県に来て、お金を落としてくれることも外貨を稼ぐ点において地産外商だと思います。では、自分が旅行者の立場になったときに、その町のどこに行きたいか。全国どこにでもあるようなショッピングモールではなく、その土地ならではの商店街を歩いてみたくになります。だから、魅力ある中心市街地づくりは重要だと思います。いろいろな公共機関を郊外へ出しましたが、中心市街地活性化はこの10年くらいで出てきた考え方ではないかと思っています。その前に立てられた計画もあり、当時の検討からすればやむを得ない面や、土地がなかったこともあったりする。しかし、私が決める計画は、できるだけ中心市街地に残していく、もしくは持ってくる形で政策づくりをしていきたいと思っています。中心市街地の活性化の観点から、これは重要だと思います。

西武跡地の問題は、今、県民・市民の皆さんの関心が高いです。公共で買い取れな



いか、土地交換して公共用地にできないか、もしくは規制することができないかという意見があります。いろいろなバリエーションを検討しましたが、残念ながら公共で取得できないというのが結論です。私も高知生まれの高知育ちですから、西武跡地については思いがあります。私が生まれて初めて杏仁豆腐を食べたのが「とでん西武百貨店」で、当時「こんなにおいしい食べ物があるのか」と思いました。ただ、民間の方が取り引きをするようになって話が進んでいく中で、途中から公共が取得主体となることはできないと思っています。しかし、所有者に対しては、どれだけの思いを持った土地であるか、例えば1週間で3万人の署名が集まるだけの土地だということをお伝えし、そういうことをよく考えて事業計画を作ってもらいたいという話をしました。山内藩政時代から400年築き上げてきた高知城から今の（高知市文化プラザ）かるぽーとくらいまでの東西の軸がずっと中心市街地でした。私は中心市街地の活性化は、絶対に取り組みを進めたいと思っています。

東西軸の活性化プランは、昔のおまちを復活させようとするものです。今、高知県と高知市で合同チームを作って、このプランの検討を進めています。例えば、高知城に来られた20万人の方々に山内家の資料を中心とした高知県の歴史全般を味わっていただく新歴史館を、町に人を誘導していくような位置に造ることで、中心市街地の活性化ができないかと考えているところです。ただ、中心市街地の活性化のためには、地産地消に加えて、やはり地産外商を考えないといけない。中心市街地の人が減ったのはショッピングセンターが郊外にできたこともあるかもしれません。ただ、そもそも商圈人口が減ってきて売れなくなってきたとすれば、観光客も来られるようにすることが中心市街地が活性化し、結果として、高齢者に優しい町、エコな町になってくのではないかと考えています。先ほどの歴史館のような考え方は、観光客も呼べるものを真ん中に造っていこうという発想。それから、観光客の興味を引くようなマンガロードみたいなものを中心市街地に作る。水木しげるロードのある境港でうまくやっているようなやり方を、高知市でも応用することができないか。また、高知県のいろいろな産品を買ったり、見たりできるようなものを中心市街地に造ることができないか。そういうものを、2月に新京町プラザを改装してオープンする予定です。

まちづくりのプランと連動の取れた形で公共交通のトータルビジョンを描いていくことも重要だと思います。ビジョンを造ることになれば公共交通関係の皆さんに入っていたきたいと思っています。

まちづくりビジョンがあって、それに伴って公共交通を形にすることが理想ですが、そうなるとかなり壮大なことになります。私は、まず東西軸を活性化するまちづくりのプランを作り、併せて公共交通機関の活性化や公共交通体系のあり方をまちづくりの観点から検討する部会を立ち上げることができないかと考えています。

ただ、それぞれの公共交通を運行する会社の経営をどうしていくのかは、ご指摘の通り、利用者をどう増やすかが最大のポイントになると思いますが、利用者を増やすこととまちづくりをどうするかは密接に関係していると、今、教えていただきました。

あともう一つは、全国的にも、コミュニティバスなどを公共交通として町が運営しているものもあつたりします。とにかく地域の支え合いの足づくりが課題になってい

て、NPOさんがやっておられるものもあります。黒潮町はボランティアベースで、二人が主体になって一人分の人件費でやっておられて、なお大赤字です。なかなか経営ベースに乗らなかつたりする。インフラとしてとらえて、できるだけ効果的・効率的で、補助金をあまりかけずにできるような仕組みを検討している最中です。高知県の場合は、人が少ないために採算が合わなかつたりするので、買い物も通院も、アイデアとしては公共サービスも、印鑑証明、住民票とかもできるように多機能型にしたかどうかなどと内部で検討し、勉強を進めさせていただいているところです。

## 「ポストバス」

Aさん：一つのバスでいろいろな機能を担うのは、本当におっしゃる通りだと思います。ヨーロッパには、バスが走りながらポストを一つ一つ開けて、郵便の集配を一緒にやるポストバスを郵政省にあたる官庁が運営しているところがあります。もともとは赤字でバス路線が維持できなくなったところで、集配作業をしないといけない郵政省が始めたと資料で読んだことがあります。そういう事例は日本ではまだないはずで、中山間地域で必ず走らないといけないものとして郵便事業はありますので、そういったことと連携できたらおもしろいかなと思います。

知事：絶対やらないといけないものに、くっつけるということですね。公共交通機関の活性化にもつながる形でやりたいと思っていますから、いろいろなパターンを考えたいと思います。

## 「日本一の健康長寿県」

Bさん：知事は、高知県を日本一の健康長寿県にしたいそうですが、これはすばらしいことです。高齢化が非常に進んでいる高知県を元気にするのは、ある意味で高齢者ではないか。高齢者は第一線を退いても今まで貯めたすばらしい知恵・行動力・お金を持っています。しかし、そういう人が元気なうちはいいですが、交通弱者になって身動きができなくなることもあります。高齢者が生活を維持するためには買い物・病院・役所へも行かないといけませんし、心を耕す芸術や文化に接することも大事です。そのためにも、ぜひ公共交通網を使いやすいものにしていく。日本一の長寿県にするためには、高齢者にもっと目を向けた政策が欲しいと思います。

それと、高齢者を高知県へたくさん呼び、あるいは住んでもらいたいと願っています。

知事：日本一の健康長寿県構想は、高知型福祉ということで小規模多機能型「あったかふれあいセンター」を作り、本格的に進めたいと思いますが、その時に公共交通のこともしっかり考えないといけないというお話はごもっともだと思います。高齢化社会に向けてどうしていくべきかという視点は、当然なければいけません。

移住促進は、高齢者の皆さんも含めてかなり力を入れてやっています。移住したいと思う人のご相談に乗れるような仕組みづくりが重要で、今年から県庁に移住コンシ

エルジュを設けて取り組みをしています。昨年度は問い合わせが 270 件あり、今年度は 11 月までで 270 件ありましたので、この機会を生かしたいと思います。高齢者の場合には、保健財政の関係とかの調整をどう図るのかは重要（な課題）で、できれば財政的仕組みは都会で、住むのは高知県というのが一番いいですね。

Cさん：知事は、学生時代に国内で旅行や合宿に行かれて、もう 1 回行きたいと思ったところはありますか。

知事： 何度でも行きたいと思ったのは、龍馬のお墓があることもありますが京都です。それと、スキーをするので軽井沢は好きでした。

### 「二次交通と観光」

Cさん：私は学生時代に京都にいました。京都では観光バスに乗る方もいますが、リピーターはその都度行きたいところをチョイスして、自分で回られているようです。例えば、高知でもMY遊バス・観光バスをいろいろと計画されているようですが、リピーターは同じコースで辿ることはないと思います。京都は交通網がかなり発達しているので行きたい観光地には、自分で計画して回れるようになっています。高知の場合、交通網がきちんとしていないので車で移動します。交通網がもう少しきちんとしていたら公共交通で回ってもらえるし、地元の人にとっても使いやすくなるのではないかと思います。それと、やはりリピーターとして来てもらえます。

大学生協には観光地のパンフレットがあって、そういうのを利用して学生時代に合宿や旅行に行っていましたが、残念ながら高知県のパンフレットはありませんでした。最近東京の生協へ行ってみても、やはりなかったです。そういうのを利用して、リピーターにつなげることもできるのではないかと思います。

知事： 高知県の観光パンフレットは、おそらく大学生協だけではなく、大手旅行代理店の旅行商品も含めてないと思います。四国（としての観光）が中心です。大河ドラマ「龍馬伝」の機会ですから、昨年 3 月くらいから徹底的に各旅行代理店などにもご協力いただいて、旅行商品づくりに努めました。昨年の 10 月から少し様子が変わっているはずですが、「龍馬伝」があるから、全社で高知県関係の商品を作ってくれました。今回来てもらって成績がよければ、今後も続ける話にもなると思います。大学生協は売り込みのターゲットになっていませんので、今後は生協の旅行部も営業のターゲットにしたいと思いました。

それと、高知へは車で来るお客さんが多いです。実際統計で調べてみますと、バスか自動車で来られる方が全体の 9 割です。これは、近隣の人しか来ていないということの意味します。四国・中国・近畿が約 75%で、しかも日帰りが多いです。今、高知県は一般的に近場からマイカーで来て、ドライブする観光地になっています。だから、お金も落ちないし、観光によって栄えることもできてない。大切なことは、飛行機・JR・高速バスで遠隔地からお客さんをもっと呼ぶことです。ただ、長距離輸送型の

公共交通機関で高知に来たら、そこから先の二次交通が大きな課題だと思っています。今回、何としても二次交通対策をやり抜かないといけない。裏返せば、高知県を全国からお客さんが来てくれる観光地にしたいという思いが強いです。

周遊バスはまちの中も回るようにしたところ、利用者が増えたようです。周遊バスだけでなく、JRは観光ガイドタクシーを複数の駅でやってくれています。一つの県であれだけたくさんやってくれるのは、高知県だけだそうです。それから、バスガイドツアーで回るタイプもあります。これからさらに、高知県の公共交通機関も二次交通としての機能をより一層発揮することが重要で、昨年から協力してやっています。公共交通機関を活性化するためにも、やはり地産外商が欠かせないと思います。県内の人口が減っているから、観光客もターゲットにしないといけません。二次交通としての公共交通に、例えば、バス・路面電車をしっかり組み込む仕組みづくりを進めないといけないと思っています。その対策の一つが、ヤフーの路線検索です。バスも路面電車も今までは載っていませんでした。今回ヤフーの路線検索の中に入りましたので、全国の人がバスも路面電車も二次交通と認識されるでしょう。お客さんをたくさん呼べる観光地については検索できるようになっています。まだ完全ではありませんが、3月までに順次完成する予定です。

### 「行政との意見交換、定期観光バスとMY遊バスの違い」

Dさん：最初は、「交通事業者さんや行政がなぜしないのだろうか」という不満からスタートしましたが、実際に話を聞いたらできない事情が分かってきて、我々も一緒に汗を流すという形に変わってきました。ただ、我々はいろいろな方と関わってきてやっと分かったわけで、他の県民の方は全然知らないと思います。

この部会を発足する前に、「土佐電鉄の電車とまちを愛する会」を平成4年に開き、何度となくシンポジウムとかをやって、県に提言も出させていただきました。当初、「中心商店街で買い物をしたら車は駐車料金が出るけど、公共交通は出ない。路面電車の1日乗車券が車内で買えない。」、と言い続けているうちに、今、中心商店街では公共交通の利用券も出ていますし、1日乗車券も車内で買えるようになりました。だから、我々は今後も言い続けなければいけないと思います。ただ公な会では皆さんなかなか意見を出しません。できないことはできない理由まで情報を開示して、情報を共有するような会を開かない限り、多分形式だけの会で終わってしまうのではないかと。県民が「料金が高い。ダイヤが不便」と言って、数年前に県と市が補助金を出して、バスと路面電車の最終便を遅らせたり、便数を増やしたが、結局利用者が少し増えたけど、その分だけ赤字が増えた。やはり県民・市民も責任のある発言や行動をするようなビジョンの会を、ぜひ開いていただきたいと思っています。

実は、福井県と富山県には全国から路面電車の視察団が相次いで来ています。あの団体が10年くらい前に高知を視察しました。その当時は、県と市の公共交通プロジェクトチームがあり、駅前乗り入れや超低床車両と目に見える動きがありました。全国から相次いで視察に来ていたのが、いつの間にか抜かれてしまっています。

MY遊バスが出たときに、みんなで乗りました。五台山の牧野植物園の前に、「桂浜

行きのバスが出ました」とか「高知駅方面のバスが出ました」と名札のようなものが出ていました。原始的なものだけど、逆にあれが県外の方から見たらすごく分かりやすいです。それと、周遊バスは、今あるMY遊バスとどう違うんですか。結局、桂浜とか龍馬が生まれたまち記念館とか、同じコースを回るのはないかなと感じます。あるものは、やはり有効活用して欲しいです。

知事： 情報開示をもっとすべきだと言われましたが、全ての情報を開示したら情報が多すぎて逆に分かりづらくなります。こうやって話をさせていただくから、お互いのいろいろな事情もご説明できると思います。だから、私は検討委員会とかでは、本当に実のあるものを作り出していきたいと思います。そういう場にするために、市民については、地域で公聴会みたいな形でご意見を聞く場を設けたらいいのではないかと思います。実のあるものにするためには、具体的にどういう仕組みが一番いいでしょうか。

Dさん： オフレコの形でざっくりばらんな話をする場の発展的なものを何度か繰り返しているうちに、いろいろなものができるのではないかと思います。

知事： ぜひ複数回の意見交換ができるようにさせていただきたいと思います。今日1回限りではなく、例えば担当課がお伺いさせていただければと思います。

二次交通の周遊バスとガイド付のバスが、どう違うのかというお話です。まず、観光の周遊バスは昔は桂浜と牧野植物園にしか行っていなかったもので、せめて高知城や龍馬の生まれたまち記念館あたりから桂浜・牧野植物園と行けるようにして、次のバスが来るまでの間、その場所に滞在できるように改善を図りました。これは自分で回るパターンです。ガイド付の観光バスは2コースあって、東に行くコースや半日コース・1日コースなどに分かれています。定時制を一定確保しながらオプションをたくさんお示しするのが一つ。それと、団体向けにあらかじめ確実に組んだコースも作っています。微妙にしか違わないと思われるかもしれませんが、一定のバリエーションがあります。

今、試験運航中ですが、バスがどこに来ているかをお示しするシステム、「アクセスこうち」も作っています。ヤフーの路線検索は遠いところから高知県に来る方法を検索できるシステムですが、県内をバスや路面電車でもう移動すればいいのかを携帯電話で見られる情報提供システムを作っています。

## 「ゾーン切符、『土佐・龍馬であい博』広報」

Dさん： 国交省とかいろいろなところがやっているものが既にあり、あるものはやはり有効活用して欲しいです。私たちの部会では、以前から交通事業者に「ゾーン切符が欲しい」と提言しています。1枚のチケットさえあれば路面電車やバスなどで自由に回れるというものがあつたら、地元の人も県外の観光客もすごく安心できます。また、トラックや県外に行く高速バスに「土佐・龍馬であい博」のステッカーを貼り付けて、

動く広告塔として県外の方の目に触れさせる。いろいろなやり方があると思いますので、ぜひ知事がリーダーシップをとってください。

知事： 公共交通網の連携により、1枚で全部できるようにすれば、二次交通対策としてもすごく便利ですので、検討してみます。いろいろなお客さんを想定しないといけないのはご理解いただきたいと思います。観光客の中には、公共交通機関を使いこなせる人もいますが、一定のルールに乗って行きたい人もいます。多様な手段で試行錯誤することが必要だと思っています。

動く広告塔の話は、ラッピングバスは走っていますが、トラックにも貼ってもらったらいでしょうか。

Dさん： どこかのスポンサー付きでステッカーを作るとか、県がお金出さなくても何か方法があると思います。

知事： 「土佐・龍馬であい博」のイメージキャラクターやロゴマークは無料で使えます。例えば年賀はがきを作ってくださいたり、園芸連さんも野菜のパッケージの中に入れてくれたりと、いろいろな形で増えてはいます。

Eさん： 県外から飛行機で来られた方は、次の交通手段としてバスのチケットしか手に入れられません。空港や駅に、バス・路面電車・JRなどに乗ることのできる1枚の切符を買えるようにしたり、次の交通手段の情報案内があると、時間のロスをしなくてもすむと感じます。

知事： ご指摘の通りだと思いますので、業者さんと相談してみます。

### 「公共交通の活性化」

Fさん： 最終的に公共交通をいつでも便利に使えるようにするというのは念願だと思いますが、それはお金の問題などがあると思います。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」ができていますので、そういうことを利用する。高知市内でも、いつでもバスが出ていて、家の近くにバス停留所があるような状態ではないところがあります。そういうところは、自家用車を運転する方が多いと思います。環境にもよくないし、あるべき姿ではないので、少しでも目的を達成するために、県にリーダーシップを取っていただきたいです。

知事： 先ほど言ったビジョンづくりなどは、県主導でやっていきます。この公共交通活性化法の関係は、高知市がやっていかないといけない仕組みになっています。

Gさん： 四国でも路面電車があるのは、松山と高知だけです。これがもし無くなった場合、大変なことになると思います。県としてもご支援いただけるところは、よろしくお願

いします。

知事： 高知の路面電車は、歴史も長さも日本一。停留所の最短区間も日本一だそうです。確かに、これは高知の財産だと思います。路面電車をしっかり守れるように、観光客にも路面電車に乗ってもらえるようにしないとイケません。売り上げや乗降客数を見ますと、ものすごくご苦労されていて、人口が減っているのとほぼ平行で乗車数は減っているようです。だけど、それ以上に減っていないのは、営業努力・経営努力があるからだと思います。観光客が乗ってくれるためにも、それぞれの公共交通機関の連携を考えてみます。

### 「子どもたちと公共交通」

Eさん：今の子どもたちが普段の生活の中で公共交通に乗る機会は、ものすごく少ないです。そうなると、今後、彼らが次の社会的経済を担う世代になったときに、車が前提の動きや生活しかしたことがないので、路面電車・バスにはノスタルジーも何も感じないわけです。私たちが仕事にしろ、通学にしろ、買い物にしろ、公共交通にどんどん乗って行けるような体系になっていないと、この先高齢化が進んだときに、乗るのは高齢者だけで、若者世代は車の移動が前提になるのではないかと思います。ビジョンを策定するときには、今の子どもたちにも公共交通に触れ、乗る機会をどう設定していくのかも、考えておかなければいけないと感じています。

知事： おっしゃる通りだと思います。そういう観点を入れて検討したいと思います。

Cさん：子どもとどこかへ行かれるときに、今の高知県は車が無いとすごく厳しい状態だと思います。高知市内の子どもだったら、図書館・博物館施設に行くにしても自分で自転車で行けると思います。例えば、中村・安芸・室戸だと思っても自分で行けません。子どもが公共交通に乗る機会、乗ろうと思えるチャンスを作ってあげたらもっと自由に行きたいところへ行けるのではないかと思います。

知事： そうですね。どれだけ生活の中で普通になっているかが重要でしょう。東京なんかでは、電車で子どもも当たり前のように乗っています。せめて高知市内で使い方をしっかり教えろとか、学校でも公共交通機関を使うような体験を、もっと作ってもらいたいかもしれません。

Eさん：社会の意味を学ぶ場でもありますし、譲り合いや順番を守るなどの公共性が身につく。あと、路面電車やバスの中はお年寄りとの異世代交流の場にもなります。

### 「まちづくりと公共交通」

Hさん：高知は自然豊かな気候風土だと思います。それを町中で感じられるようなまちづくりをして、町に魅力があると、やはりそこに滞在したいと思うようになると思います。

それが、もしかしたら次の世代を担う子どもたちの原風景になるかもしれない。町の中に緑のゾーンや人が集うところがある。例えば、長い歴史のある日曜市・木曜市に人が集って、「そこが高知の魅力です」と高知県民一人ひとりが言えるようになることが、地産外商でみんなが営業に関わることににつながるのではないかと思います。観光客に、例えば、「これに乗ればどのくらいで〇〇に行けます。そこには〇〇がありますよ。どうぞ行ってみませんか」と伝えられたら、すごくいいなと思っています。環境と公共交通は結びつきますが、景観や経済も合わせた横串を刺していくようなまちづくりをしていただきたいと思います。

以前、オランダのハーグで、ローカルアジェンダの成果を調査したときに、交通政策、まちづくりがずいぶん変わっていました。その交通政策を変えるときに、一番有効な意見を出したのが実は主婦でした。毎日、子供たちの送り迎えに自転車で町中を移動している人たちは、一体どこにどういうものがあったら便利なのかが分かっているからです。今後、交通政策を考えていくときに、そういう方たちと話し合う場を数多く作っていったらいいのではないかと思います。

知事： それはいいですね、分かりました。ぜひそうさせていただきます。

## 「高知県のよさ」

I さん：私は福井県出身ですが、高知の食べ物のよさと自然の豊かさを考えたら、子どもをこちらで育てないといけないと思い、高知の住民になりました。高知は食べ物がおいしいので、離れられなくなってしまいました。それくらい本当に食が充実しています。来た頃にいろいろな人に「高知ってどうぞ」と聞かれたときに「やっぱりおいしい、おいしいよ」と私は盛んに言いましたが、その当時は加工品が本当に少なかったです。それが、気がつけば少しずつラインアップが充実してきました。土佐市では、ウルメを売り出そうと青年部が頑張っていたり、「宇佐もんマップ」でお店の地図を作ったり、文旦・トマトを作っていたり、本当に頼もしく思っています。

そこで、県を挙げたツーリズムの中に食が入ってくるときに、空港からのアクセスを考えると、どうやってそこに行きたくなる仕掛けを作るのが、すごく大事になってくると思います。何気なく普段の生活の中にあるものがすごくいいというのが、高知の良さだと思います。無理して作っていないところが本当の良さではないか。県外の大学に通う子供が「高知はえい。惣菜にしても何でもえい。スーパーの質が高い」と言っています。そういう生活の良さを知ってもらえるような仕掛けができるといいのかな。普通のお店で普通に買い物して、2～3日滞在していたら、もう高知から離れられなくなると。そんなリピーターがつくのが高知の良さではないかと、いつも思います。

このアクションプランに、高知の強みとして食と自然と歴史という三つが挙げられていますが、その強みが全然肩に入っていないのが高知の一番の強みではないかなと思います。自然と歴史にしても、普通にきれいな川があって、普通に高知城を見えています。こんなお城が残っているところはないです。その普通の生活観を、みんな



なが大事にし合えたらいいといつも思っています。無理のない、今をよりよく暮らしやすくできる仕組みづくり・案内づくりが一番いいのではないかと思います。

知事： 強みに肩の力が入ってない、普通のところがいい、そうですね。高知は、暮らしに関係するものと歴史がいいと思います。観光戦略としては、滞在型・体験型的な、いわゆる暮らしを味わっていただくようにしないといけないと思います。ただ残念なのは、滞在した人、長くいた人は大体分かってくれますが、あまり知られてない。来てくれないから味わってくれない、その良さに気づいてもらえないところが結構あります。食べ物がおいしいところのアンケート調査も1位・2位ですが、それは実際に来た人にとったらそうだったんです。ただ、来ている人は少ないです。行ってみたら実はいいところだった、みたいなのところがある。だから、そのいいところをどうやって観光パンフレットで売っていくのかも重要です。それだけではなく、どうやって行けるのかがはっきりしていること、行った先で4定といわれる、定時・定量・定額・定品質を確保して、場合によってはガイドさんも置くなどトータルで味わってもらえるシステムを作っていくことだと思います。営業ツールとして公式ガイドブックを作り、上手に対外的なPRをすることも重要だと思います。強みは「食・自然・歴史で、あとは人・文化なんですよ」と言い続けていくことは私の大きな仕事だと思いますし、多くの皆さんにそういう輪を広げることが重要だと思います。

### 「市民が使いやすい公共交通」

Jさん： まず、市民が使いやすい公共交通機関であることが必要だと思います。先ほど、運転系統が分かりにくいとありました。系統番号を出すやり方は前にやっていましたが、2回ほどやって今はほとんど使われていない状態です。あれがあると分かりやすいようにも思います。路面電車も乗り降りの多い停留所が使いづらいです。できるだけ公共の方からもバックアップして、早く安全で快適に乗り降りできるようにしていただけたらと思います。乗りやすさという点では、残念ながら地図とか行き先、通過地の表示が必ずしも十分ではない。それから、高知駅でも路面電車はかなり便利になっていると思いますが、市内バスの乗り場が他の都市に比べて使いづらいという気がします。観光客でも、遊覧バスを利用する人もあれば、普通の交通機関を使う人も結構多いです。いろいろなやり方があるようですが、市民が分かりやすければ観光客にも分かりやすいと思いますので、そういった観点からも力を入れていただきたい。交通機関の事業者が異なるので問題もあるかもしれませんが、乗り継ぎの点もできるだけ便利で安く乗れるように工夫していただきたいと思います。

知事： 分かりやすさも含めて考えないといけません。おっしゃる通りだと思います。

Kさん： 県内での交通機関同士の調整をして欲しいです。各事業者に提案をしたり、気軽に相談を受けられるような環境が望ましいと思います。

知事： 県の体制も整えましたので、コミュニケーションは従前に比べてはるかに活発になっているのではないかと考えています。

Lさん： いろいろな立場の皆さんが一緒になって高知の町や交通を考えていくことが、今回、一番提案したいことでした。今年度の初めに、文化振興事業団に、「点々とある文化施設が一本のラインになるような交通ができたらどうだろうか」という提案をさせていただいたところ、前向きな返事があったので、県としても声かけをしていただけたらと思います。

知事： わかりました。

### **(5) 知事のあいさつ（まとめ）**

皆さま長時間にわたりまして、誠にありがとうございました。

公共交通とまちづくりのあり方について、本当に貴重なご意見をいただいたと思います。今後、公共交通をどうしていくのかについての検討委員会を立ち上げて、その中で大きなビジョンを描いていく形で具体的に仕事を進めていきたいと思っています。いただいたご意見を生かして、対応していきたいと思っています。

今後も、担当の者との意見交換の機会を設けていただければ幸いです。本日で終わりではなくて始まりということで、ぜひともよろしくお願ひ申し上げたいと思います。